

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

O R D I N U L Nr. 539

22.03.2004

pentru aprobarea Reglementărilor pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secția Oravița - Anina

În temeiul prevederilor art. 4 lit. e) ultima liniuță din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române – AFER, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 740/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului,

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul

ORDIN :

Art. 1. - Se aprobă *Reglementările pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secția Oravița - Anina*, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. - Prevederile prezentului ordin se aplică Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” – S.A., operatorilor de transport feroviar deținători de licență, operatorilor de manevră feroviară autorizați, gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă și altor agenți economici care desfășoară activități conexe transportului feroviar pe secția Oravița - Anina.

Art. 3. - Conducerea persoanelor juridice prevăzute la art. 2, va asigura instruirea și verificarea periodică a întregului personal interesat privind aplicarea prevederilor *Reglementărilor pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secția Oravița – Anina*.

Art. 4. – (1) Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data aprobării sale.

(2) Compania Națională de Căi Ferate „CFR – SA” va publica prezentul ordin și anexa acestuia în Foaia Oficială CFR în termen de 30 de zile de la data aprobării.

(3) În termen de 90 zile de la aprobarea prezentului ordin Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A. va edita *Reglementările pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secția Oravița – Anina*.

Art. 5. - Autoritatea Feroviară Română - AFER, Compania Națională de Căi Ferate “CFR” - S.A., operatorii de transport feroviar deținători de licență, operatorii de manevră feroviară autorizați, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă și alți agenți economici care desfășoară activități conexe transportului feroviar pe secția Oravița – Anina vor duce la îndeplinire prezentul ordin.

Art. 6. - Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage după sine răspunderea juridică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 7. - La data intrării în vigoare a prezentului ordin, „Instrucția de mișcare nr.104-5e ediția 1979 care conține “Reglementările privind modul de lucru pe secția Oravița - Anina”, precum și orice dispoziție contrară își încetează aplicabilitatea.

Art. 8. - Prezentul ordin și anexa acestuia se vor publica în Buletinul AFER.

ANEXA

Secțiunea 1

Dispoziții generale

Art. 1. – (1) Prezentele reglementări cuprind instrucțiuni specifice exploatării secției de circulație Oravița - Anina.

(2) Pe secția de circulație Oravița - Anina pot circula trenuri de călători, trenuri de marfă sau trenuri mixte.

(3) Toate trenurile care circulă pe secția de circulație Oravița - Anina trebuie să fie deservite de revizor tehnic de vagoane.

(4) Prezentele instrucțiuni nu se aplică convoaielor și plugurilor de zăpadă care circulă între stația Oravița și km. 9+000.

Art. 2. – Lucrările de întreținere și reparații la linii și tunele se vor efectua numai în baza prescripțiilor de lucru special întocmite de către gestionarul infrastructurii.

Secțiunea 2

Caracteristicile liniei

Art. 3. - (1) Linia Oravița - Anina este o linie cu ecartament normal iar din punct de vedere al profilului de exploatare are următoarele caracteristici:

- a) între stația Oravița și km. 9+000 are curbe cu raza minimă de 190 m și declivitate până la 8 ‰;
- b) între km. 9+000 și Hm. Gîrliște are curbe cu raza minimă de 102 m și declivitatea până la 21 ‰;
- c) între Hm. Gîrliște și stația Anina are curbe cu raza minimă de 102 m și declivitatea până la 2 ‰.

(2) Curbele cu raze mai mari sau egale cu 150 m trebuie să fie prevăzute cu contrașine la distanța de 90 mm.

(3) Curbele cu raze mai mici de 150 m, în ramblee înalte, stabilite de Divizia Linii Timișoara, trebuie să fie prevăzute cu contrașine la distanța de 160 mm.

Secțiunea a 3-a

Condiții tehnice la vagoane, locomotive și telecomunicații

Art. 4. - (1) Pe linia Oravița - Anina sunt admise să circule vagoane de marfă și de călători pe două osii cu distanța între osii de maxim 7 m precum și toate vagoanele de marfă pe patru osii.

(2) Vagoanele de călători pe 4 osii care circulă pe linia Oravița – Anina, trebuie să aibă distanța între pivoții boghiurilor de maxim 9,30 m.

(3) Pe această linie este interzisă circulația vagoanelor cu gabarit 0-VM sau mai mare.

Art. 5. - (1) În interiorul vagoanelor de călători, atât în compartimente cât și pe culoarele laterale, trebuie să fie aplicate inscripții care să avertizeze publicul călător asupra pericolului pe care îl prezintă aplecarea în afară pe ferestre și uși.

(2) Deschiderea ferestrelor trebuie să fie limitată la maxim 250 mm față de rama superioară pentru a nu permite aplecarea călătorilor în afara vagonului.

(3) Vagoanele de călători care circulă pe secția Oravița - Anina și care sunt atașate la trenuri ce au în componere și vagoane de marfă cu instalații de frână automată cu acțiune înceată, trebuie să fie echipate cu schimbător de regim „marfă-persoane” care sunt manipulate în poziția „marfă”.

Art. 6. - Locomotivele care circulă pe secția Oravița – Anina trebuie să fie echipate cu vitezometre, două pompe de aer sau două compresoare și stații radio-telefon în stare bună de funcționare pentru comunicări între mecanicul de locomotivă și șeful de tren.

Art. 7. - Stațiile de cale ferată și haltele de mișcare de pe secția Oravița - Anina vor fi dotate cu stații radio-telefon în stare bună de funcționare pentru asigurarea permanentă a legăturii radio dintre impiegații de mișcare cu mecanicul de locomotivă și cu șeful de tren.

Secțiunea a 4-a
Compunerea și frânarea trenurilor; legarea vagoanelor

Art. 8. - (1) Primul vagon din compunerea trenului aflat după locomotivă trebuie să fie întotdeauna echipat cu frână automată în stare corespunzătoare de funcționare și frână de mână activă.

(2) În trenurile mixte vagoanele de marfă se aranjează întotdeauna după vagoanele de călători.

(3) Vagonul pentru bagaje sau de serviciu se atașează imediat după locomotivă.

(4) Vagoanele de marfă pe 4 osii se aranjează în prima grupă a trenurilor de marfă, după vagonul de serviciu, dacă există, iar în trenurile mixte se aranjează în prima grupă a vagoanelor de marfă.

Art. 9. - În cazul trenurilor care circulă de la Hm. Gîrliște la stația Anina se admite ca vagoanele de marfă pe 4 osii să fie aranjate după vagonul de serviciu sau după vagoanele de călători, în două grupe.

Art. 10. - Masa trenurilor în direcția Anina se stabilește astfel încît să se asigure demararea din orice punct al secției.

Art. 11. - Pe secția Oravița - Anina se utilizează frânarea automată și frânele de mână ale vehiculelor remorcate din corpul trenului.

Art. 12. - (1) Frânarea trenului se face cu frâna automată.

(2) Frânarea manuală se folosește pentru menținerea trenului întins și pentru a nu se depăși viteza la coborâre, între o slăbire și o strângere a frânei automate, precum și pentru menținerea trenului pe loc.

(3) La trenurile de călători se strânge frâna de mână a celui de-al doilea vagon pe distanța între Hm. Gîrliște și km. 9 + 000.

Art. 13. - (1) Compunerea trenului, din punct de vedere al frânării, se face astfel:

a) vagoanele cu frână automată se aranjează cît mai uniform de-a lungul trenului;

b) între două vagoane cu frână automată activă se admit maxim 6 osii cu conductă de trecere;

c) vagoanele cu frână de mână activă se aranjează în a doua parte a trenului.

(2) În cazul trenurilor care circulă de la stația Anina la stația Oravița, ultimele două vagoane din tren trebuie să fie dotate cu frână automată în stare corespunzătoare de funcționare, iar ultimele vagoane care asigură frânarea manuală, trebuie să aibă frâna de mână activă, cu mâner de acționare a semnalului de alarmă și cu gheretă de frână ocupată de agent.

(3) La trenurile care circulă de la stația Oravița la stația Anina, ultimul vagon din tren trebuie să îndeplinească toate condițiile impuse prin reglementările specifice în vigoare pentru vagonul de semnal, iar penultimul vagon trebuie să fie dotat cu frână de mână activă și cu frână automată în stare corespunzătoare de funcționare.

(4) La trenurile mixte se admite ca la ultimul vagon de călători frâna de mână să fie activă, cu condiția ca masa frânată a acestui vagon să nu depășească 20% din masa vagoanelor de clasă plus masa vagonului pentru bagaje/de serviciu plus masa locomotivei. Acest vagon intră în calculul procentului de masă frânată de mână.

(5) În cazul trenurilor compuse numai din vagoane de călători, procentul de masă frânată cu frâna de mână trebuie să fie de minim 15 % din masa vagoanelor de clasă plus masa vagonului pentru bagaje plus masa locomotivei, fără a depăși 35 % din această masă.

Art. 14. - (1) Asigurarea frânării trenurilor se face astfel:

a) cu frână automată: pe porțiunea de linie Oravița - Gîrliște - în sensul spre Hm Gîrliște - și Gîrliște - Anina - în ambele sensuri. În acest caz procentul de masă frânată trebuie să fie de minim 36 % din masa brută a trenului.

b) cu frână automată și de mână: pe porțiunea de linie Gîrliște - Oravița - în sensul spre Oravița. În acest caz procentul de masă frânată trebuie să fie de minim:

b.1) 15 % din masa brută a trenului plus masa locomotivei în stare de serviciu, pentru frânarea de mână;

b.2) 36 % din masa brută a trenului, pentru frânarea automată.

(2) La calculul procentelor de masă frânată se iau separat toate frânele automate active și separat toate frânele de mână active.

(3) Din numărul total de osii de la vagoanele de călători trebuie să fie frânate automat cel puțin 30 %, fără a depăși însă 50 % din numărul lor. Frânele automate care nu se folosesc se izolează.

(4) În cazul în care primul vagon are frână de mână deservită de agent, masa lui frânată nu intră în calculul procentului de masă frânată de mână, aceasta luându-se în considerare numai pentru asigurarea menținerii pe loc a trenului.

(5) În cazul circulației trenului compus din o locomotivă și un vagon pentru bagaje sau de serviciu pe porțiunea Hm. Gîrliște- stația Oravița, nu este necesară asigurarea cu frână de mână a procentului de masă frânată de 15 % din masa brută a trenului plus masa locomotivei în stare de serviciu. În această situație frâna de mână a vagonului respectiv se strânge pentru a păstra distanța între tampoane și pentru a nu se depăși viteza între o frânare și o defrânare a frânei automate.

(6) Manipularea frânelor de mână se face astfel:

- a) pe porțiunea de linie Anina - Gîrliște în ambele sensuri de mers și de la km. 9+000 la Oravița, frâna vagonului de semnal va fi strînsă atît cît este necesar pentru a menține permanent trenul întins;
- b) pe porțiunea de linie Gîrliște - km. 9+000, frânele de mână care asigură procentul de masă frânată de mână se strîng complet, fără a se provoca blocarea roților;
- c) dacă viteza trenului scade sub 5 km/h, avînd tendința de oprire, frânele de mână se slăbesc puțin, apoi se strîng din nou imediat ce viteza începe să crească.

(7) Frâna automată se manipulează de către mecanicul trenului astfel încît trenul să nu depășească viteza maximă de circulație admisă pe această secție.

(8) În cazul în care, în parcurs, mecanicul trenului constată că frânele de mână active nu asigură efectul de frânare necesar, dă semnale „Strânge frâna” cu fluierul locomotivei, iar dacă nici după aceasta nu constată sporirea efectului de frânare, oprește trenul într-un loc unde să poată asigura oprirea cu frâna automată, fără a periclita siguranța circulației. După oprirea trenului, mecanicul solicită șefului de tren și revizorului tehnic de vagoane verificarea frânelor de mână active și luarea măsurilor corespunzătoare.

(9) Dacă în urma verificării efectuate conform alin. (8) se constată frâne de mână defecte, șeful de tren stabilește alte frâne de mână active, astfel încît să se asigure atît procentul de masă frânată pentru menținerea pe loc a trenului, cît și procentul de masă frânată necesar de frânat.

(10) În toate cazurile în care se constată abateri de la manipularea corectă a frânelor de mână, șeful de tren ia măsuri ca agenții să strîngă corect frânele de mână și raportează, în scris prin raport de eveniment, abaterile constatate.

Art. 15. - Pentru asigurarea procentului de masă frânată de mână necesar, frânele de mână în stare corespunzătoare de funcționare se aranjează cît mai uniform pe toată lungimea trenului.

Art. 16. - (1) În scopul menținerii trenului întins, frânele de mână ocupate de agenții trenului se repartizează în a doua jumătate a trenului. Această repartizare trebuie să asigure procentul de masă frânată necesar menținerii pe loc a trenului cu frâne de mână.

(2) În cazul în care prin această repartizare, nu se realizează procentul de masă frânată necesar menținerii pe loc a trenului cu frâne de mână, trenul se va remorca în părți, fiecare parte trebuind să îndeplinească condițiile de frânare prevăzute în prezentele instrucțiuni

Art. 17. - (1) Menținerea pe loc a trenului în stații sau în linie curentă se asigură astfel:

- a) în cazul în care platforma stației sau profilul liniei unde s-a oprit trenul este în declivitate de pînă la 6 ‰ inclusiv și dacă durata opririi este mai mică de 10 min., menținerea pe loc a trenului se asigură cu frâna automată efectuând o depresiune de 1÷1,1 bar. și cu frâna directă și de mână a locomotivei, fără ca mecanicul să părăsească postul de conducere;
- b) în cazul în care durata opririi depășește 10 min. indiferent de valoarea declivității, precum și în cazul în care platforma stației sau profilul liniei are o declivitate mai mare de 6 ‰, indiferent de durata opririi, menținerea pe loc a trenului se face cu frânele de mână ale vagoanelor din compunerea trenului, la semnalul „Strânge frâna” dat cu fluierul locomotivei precum și cu frâna directă și de mână a locomotivei. În acest caz conducta generală se menține alimentată la presiunea de 5 bar;
- c) înainte de pornirea trenului mecanicul face o frânare de serviciu după care dă semnalul pentru slăbirea frânelor de mână și cînd se convinge că acestea au fost slăbite, realimentează conducta generală;
- d) în cazul în care trenul se află în pantă, slăbirea frânelor de mână se face numai parțial pentru ca trenul să rămână întins;
- e) în cazul în care durata opririi trenului depășește 10 min. este obligatorie efectuarea probei de continuitate.

(2) În toate cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, când este necesară efectuarea probei de continuitate, aceasta se face numai după strângerea frânelor de mână active stabilite pentru menținerea pe loc a trenului.

(3) Ultimul vagon din tren este deservit întotdeauna de revizorul tehnic de vagoane care efectuează proba de continuitate în cazul în care trenul este oprit în linie curentă din cauze tehnice. Numai după efectuarea acestei probe trenul își poate continua mersul.

(4) În cazul defectării unei pompe de aer sau a unui compresor de la locomotiva de remorcare a trenului, se asigură menținerea pe loc a trenului și se solicită locomotivă de ajutor.

(5) În cazul în care se produce ruperea trenului sau decuplarea acestuia, se iau imediat măsuri pentru asigurarea menținerii pe loc cu frâne de mână și cu saboți de mână a părților de tren. După aceasta se iau măsuri pentru asigurarea frânării primei părți a trenului, respectându-se prevederile din prezentele instrucțiuni, după care se va circula cu prima parte a trenului până la prima stație; similar se procedează și cu celelalte părți ale trenului.

Art. 18. - (1) Revizor tehnic de vagoane care deservește trenul are următoarele atribuții:

- a) ia trenul în primire din punct de vedere tehnic semnând în foaia de parcurs a mecanicului de locomotivă, alături de revizorul tehnic de vagoane din stație, dacă există;
- b) comunică în scris revizorului tehnic de vagoane, în stația unde sosește și se descompune trenul, vagoanele defecte, vagoanele care au frânele defecte, vagoanele la care s-a izolat frâna automată în timpul parcursului, precum și toate deficiențele produse în parcurs;
- c) execută în parcurs, în prezența șefului de tren, toate probele de frână prevăzute în reglementările specifice în vigoare;
- d) în timpul circulației trenului pe pantă, deservește ultima frână de mână activă pe care o manipulează concomitent cu ceilalți agenți care deserveșc frânele de mână;
- e) în caz de pericol acționează semnalul de alarmă și strânge frâna de mână a vagonului pe care îl deservește;
- f) în caz de incendiu ia măsuri imediate, împreună cu partida trenului, pentru dezlegarea și îndepărtarea vagoanelor amenințate de foc;
- g) acordă sprijin tehnic pentru aducerea în stare de funcționare a vehiculelor feroviare implicate în evenimente sau accidente feroviare.

(2) Frâna de mână deservită de revizorul tehnic de vagoane este nominalizată în nota de repartizare a frânelor de mână și se ia în calculul procentului de masă frânată realizat cu frâne de mână.

(3) În parcurs, când necesitățile tehnice și cele privind siguranța circulației impun, revizorul tehnic de vagoane poate deservi o altă frână de mână decât cea repartizată inițial dar numai cu avizul șefului de tren, asigurându-se în continuare masa frânată de mână necesară.

(4) La efectuarea tuturor probelor de frână, prevăzute în reglementările specifice în vigoare, indiferent de valoarea declivității, revizorul tehnic de vagoane verifică cu ajutorul manometrului de control presiunea aerului din conducta generală, la urma trenului.

(5) La efectuarea tuturor probelor de frână șeful de tren are obligația să asiste pe revizorul tehnic de vagoane și răspunde, împreună cu acesta și cu mecanicul trenului, pentru efectuarea corectă a probelor de frână.

Art. 19. - (1) La trenurile care circulă pe secția Oravița-Anina legarea vagoanelor între ele se face cu cuplele parțial strânse astfel încât, când trenul este întins, distanța dintre centrele tamponelor, măsurată în plan orizontal să fie de 130 ÷ 180 mm. Acest lucru este necesar pentru ca în curbele cu raza de 102 m. discurile tamponelor să nu se atingă.

(2) Verificarea distanței dintre discurile tamponelor se face în următoarele etape:

- a) se strânge frâna de mână de la vagonul de semnal desfăcându-se celelalte frâne;
- b) mecanicul pune în mișcare locomotiva până când toate cuplele de legare ale vagoanelor sunt întinse;
- c) șeful de tren verifică cu ajutorul etalonului că distanța dintre discurile tamponelor se încadrează în limitele stabilite;
- d) dacă distanța dintre discurile tamponelor nu se încadrează în limitele stabilite, șeful de tren ia măsurile necesare.

(3) În cazul în care se transportă mărfuri încărcate pe două vagoane dotate cu scaune învârtitoare, se vor respecta dimensiunile prevăzute în tabelul următor:

Dacă lățimea încărcăturii este de....metri	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8
Distanța între pivoții scaunelor învârtitoare nu poate fi mai mare de.....metri	10	12	14	16	17	18	20	21	22	23	24	25
Partea liberă a încărcăturii care trece peste scaunul învârtitor, măsurată de la mijlocul lui, nu poate fi mai mare de.....metri	2,0	2,5	3,0	3,0	3,5	4,0	4,0	4,5	4,5	4,5	5,0	5,0
Lungimea totală a încărcăturii nu poate fi mai mare de.....metri	14	17	20	22	24	26	28	30	31	32	34	35

Secțiunea a 5-a

Echiparea trenului și a personalului de tren cu rechizitele necesare

Art. 20. - În afara rechizitelor proprii prevăzute în reglementările specifice în vigoare, trenul, respectiv personalul de tren se dotează suplimentar cu următoarele rechizite:

- a) doi saboți de mână – în vagonul pentru bagaje/serviciu al fiecărui tren sau pe locomotiva de remorcă în cazul în care nu există vagonul pentru bagaje/serviciu - pentru asigurarea vagoanelor în caz de necesitate;
- b) un sabot de mână în fiecare gheretă a vagoanelor de marfă deservite de agenți pentru asigurarea vagoanelor în caz de necesitate;
- c) stație portabilă de radiotelefon pentru asigurarea comunicațiilor cu mecanicul și cu impiegatul de mișcare – în dotarea șefului de tren și a revizorului tehnic de vagoane;
- d) calibru pentru verificarea distanței între tampoane – în dotarea șefului de tren;
- e) manometru pentru verificarea presiunii aerului din conducta generală la efectuarea probelor de frână- în dotarea revizorului tehnic de vagoane.

Secțiunea a 6-a

Personalul care deservește trenurile

Art. 21. - (1) Personalul cu responsabilități în siguranța circulației care execută serviciul pe secția Oravița-Anina trebuie să fie instruit și autorizat în acest scop, eliberându-se o autorizație pe care trebuie să o dețină asupra sa în timpul executării serviciului.

(2) Este interzisă utilizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care nu posedă autorizație valabilă pentru a executa serviciul pe această secție de circulație.

(3) Mecanicii de locomotivă pot fi autorizați numai după ce au efectuat practica de acomodare ca mecanici asistenți cu drept de conducere pentru un număr de zece perechi de trenuri, într-o perioadă de maxim 60 zile, pe întreaga secție de remorcă.

(4) Mecanicii de locomotivă care au întrerupt serviciul pe secția Oravița - Anina mai mult de șase luni, la revenirea în serviciu vor fi însoțiți și supravegheați de mecanic instructor cel puțin două drumuri dus-întors pe întreaga secție, întocmindu-se procese-verbale în care se menționează că mecanicul respectiv are deprinderile necesare pentru conducerea trenurilor pe această secție.

Secțiunea a 7-a

Verificări suplimentare efectuate în parcurs la trenurile de marfă și mixte

Art. 22. - (1) În stațiile din parcurs șeful de tren și revizorul tehnic de vagoane verifică, în timpul staționării trenului, starea tehnică a vagoanelor, respectiv dacă toate ușile/obloanele vagoanelor sunt închise, țepușele vagoanelor sunt în poziție corespunzătoare precum și poziția încărcăturii.

(2) Încărcătura vagoanelor care circulă pe secția Oravița - Anina trebuie să se încadreze în gabaritul de încărcare.

(3) Verificarea încadrării în gabarit a încărcăturii vagoanelor se face de către șeful de tren în stațiile Oravița și Anina unde există porți de gabarit amplasate la liniile prevăzute în planurile tehnice de exploatare ale celor două stații.

Secțiunea a 8-a

Poziția locomotivelor în tren și conducerea trenurilor remorcate cu multiplă tracțiune

Art. 23. – (1) Pe secția de circulație Oravița - Anina sunt admise să circule următoarele tipuri de locomotive:

- a) locomotive cu abur, seria 50000;
- b) locomotive diesel, seria 69000 cu transmisie electrică.

(2) Circulația cu alte tipuri de locomotive se poate face numai cu avizul Autorității Feroviare Române - AFER.

Art. 24. - (1) Pe secția de circulație Oravița - Anina, este admisă remorcarea trenului cu dublă tracțiune cu locomotivele diesel prevăzute la art. 23 alin (1), în ambele sensuri de mers.

(2) Remorcarea mixtă - locomotivă diesel și locomotivă cu abur - este admisă numai la trenurile care circulă de la stația Oravița către stația Anina; în acest caz locomotiva diesel se așează în capul trenului.

(3) În cazul remorcării cu două locomotive, ambele trebuie să îndeplinească condițiile tehnice din reglementările specifice în vigoare și din prezentele reglementări.

(4) Între km. 9+000 și postul de macazuri de la km. 31+570, este interzisă circulația trenurilor cu locomotivă împingătoare, în ambele sensuri.

(5) Legarea locomotivelor între ele și a locomotivei de primul vagon din tren, pentru ambele sensuri de circulație, se realizează astfel încât șurubul aparatului de legare să fie desfăcut la maxim.

(6) Manipularea frânei automate se face de către mecanicul primei locomotive în timp ce la a doua locomotivă mânerul robinetului mecanicului trebuie să fie pus în poziția neutră.

(7) În cazul defectării frânei automate la prima locomotivă, se admite trecerea conducerii și manipulării frânei automate de la a doua locomotivă, dar numai până la prima stație în sensul de mers, în acest caz viteza de circulație limitându-se la 20 km/h.

(8) În cazul frânării trenurilor care circulă de la stația Anina la stația Oravița, la locomotivele din capul trenului, valvele de descărcare a cilindrilor de frână vor fi menținute deschise.

(9) Demararea trenurilor remorcate cu dublă tracțiune se face cu deosebită atenție deschizându-se regulatorul sau manipulând controlerul mai întâi la locomotiva din capul trenului și numai după întinderea aparatului de legare dintre locomotive se deschide regulatorul, respectiv se pune controlerul pe poziție la cea de-a doua locomotivă.

(10) Oprirea trenurilor remorcate cu dublă tracțiune se face prin închiderea regulatorului sau trecerea controlerului pe poziția 0, mai întâi la cea de-a doua locomotivă la semnalul „Strânge frâna” dat de către mecanicul locomotivei din capul trenului, care apoi execută frânarea și oprirea trenului.

(11) În cazul circulației de la stația Anina la stația Oravița a unui tren format numai din două locomotive, schimbătoarele de regim ale ambelor locomotive se vor manipula în poziția ”persoane”. Frânarea convoiului se realizează de către cea de-a doua locomotivă, iar valva de descărcare a cilindrilor de frână a primei locomotive se menține deschisă.

Art. 25. - (1) Frânarea trenurilor care circulă în sensul Anina - Oravița remorcate cu simplă sau dublă tracțiune trebuie asigurată prin masa frânată a vagoanelor din tren. În acest scop pentru determinarea masei necesare de frânat, în funcție de masa brută a vagoanelor din tren și a modului de remorcare, se utilizează următorul tabel:

Masa brută a vagoanelor din tren (tone)	Masa necesară de frânat (tone)	
	în simplă tracțiune	în dublă tracțiune
45	45,0	-
90	61,2	90,0
100	64,8	93,6
150	87,8	111,6

250	118,8	147,6
300	136,8	165,6
350	154,8	183,6
400	172,8	201,6
450	190,8	219,6
500	208,8	237,6
550	226,8	255,6
600	244,8	273,6
650	262,8	291,6
700	280,8	309,6
750	298,8	327,6
800	316,8	345,6
850	334,8	363,6

(2) Pentru determinarea corectă a masei de frânat, masa brută a vagoanelor obținută prin calcul, se rotunjește din 50 în 50 de tone la valoarea superioară a masei brute obținută prin calcul.

Secțiunea a 9-a **Viteza de circulație admisă**

Art. 26. - (1) Viteza maximă de circulație a trenurilor pe secția Oravița – Anina, în ambele sensuri de circulație, este de:

- a) 30 km/h - pe distanța Oravița - km. 9+000;
- b) 20 km/h. - pe distanța km. 9+000 – Anina;

(2) Vitezele prevăzute la alin. (1) se vor respecta și în cazul circulației trenurilor remorcate cu locomotive cu abur care circulă cu tenderul înaintea.

(3) În cazul întreruperii tuturor mijloacelor de comunicație, viteza maximă de circulație a trenurilor este de 20 km/h.

(4) Viteza maximă de circulație a drezinelor motor pe distanța Oravița – Anina, în ambele sensuri de circulație este de 20 km/h.

(5) Pentru a nu se depăși vitezele maxime de circulație a trenurilor, personalul de tren comunică cu personalul de locomotivă, pe întreaga secție de circulație Oravița - Anina, în special privind acționarea corespunzătoare a frânei automate și a frânelor de mână.

Secțiunea a 10-a **Primirea, expedierea și încrucișarea trenurilor**

Art. 27. - (1) Primirea, expedierea și încrucișarea trenurilor în Hm Gîrliște se face ținând cont de următoarele date caracteristice:

- a) Hm Gîrliște este acoperită cu semnale luminoase de intrare din ambele direcții de mers;
- b) în tunelul Gîrliște este montat un semnal pitic de manevră.

(2) Se pot executa expedieri simultane de trenuri din stația Anina și Hm Lișava spre Hm Gîrliște cu condiția ca trenul care sosește din direcția Anina să fie primit primul în Hm Gîrliște, iar macazul nr. 2 din Hm Gîrliște să fie manipulat în poziție de acces în stație.

(3) Gararea trenurilor în Hm Gîrliște - din tunel - sosite din direcția Lișava, se va face pe cale de manevră.

(4) Este admisă circulația trenurilor convoaie între stația Anina și postul de macaze de la km. 31+570, în ambele sensuri de mers, simultan cu primirea trenurilor în Hm Gîrliște - din direcția Lișava - sau expedierea trenurilor din Hm Gîrliște în direcția Lișava.

(5) Este admisă circulația trenurilor de marfă între Hm Lișava și stația Anina fără regarare în Hm Gîrliște - din tunel - în ambele sensuri de circulație.

Art. 28. - Circulația trenurilor prin Hm Gîrliște și Hm Lișava se face conform reglementărilor specifice în vigoare și a prevederilor din Planul tehnic de exploatare a stației.

Secțiunea a 11-a **Dispoziții speciale în caz de înzăpezire a liniilor**

Art. 29. - În cazul în care linia devine impracticabilă în urma înzăpezirii, iar stratul de zăpadă nu poate fi îndepărtat cu locomotiva, dezăpezirea se va face astfel:

- a) între stația Oravița și km. 9+000, cu plugul de zăpadă sau cu echipe de muncitori;
- b) între km. 9+000 și stația Anina numai cu echipe de muncitori.